

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR – ETP

Município de Alpestre/RS

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

O presente Estudo Técnico Preliminar tem por finalidade analisar, de forma detalhada, a necessidade de estruturação de solução complementar para atendimento das demandas de deslocamento das Secretarias Municipais de Administração, Educação, Cultura, Desporto e Turismo, Assistência Social, Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente, Saúde e Saneamento, bem como demais setores da Administração Municipal de Alpestre/RS.

A política institucional do Município é, e continuará sendo, a utilização prioritária da frota própria para execução dos deslocamentos necessários. Contudo, a realidade operacional demonstra que há situações recorrentes de quebra de veículos, necessidade de manutenção corretiva inesperada, sobreposição de viagens entre secretarias, aumento sazonal da demanda e eventos extraordinários que superam a capacidade momentânea da estrutura disponível.

A problemática não reside na inexistência de frota, mas na insuficiência estrutural para absorver picos de demanda e contingências operacionais, o que exige solução planejada, complementar e juridicamente estruturada.

2. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

O Município de Alpestre possui Plano de Contratações Anual instituído, instrumento que orienta o planejamento e a organização das aquisições e contratações públicas.

A demanda ora analisada enquadra-se como contratação necessária à continuidade dos serviços públicos essenciais, especialmente nas áreas de saúde, assistência social e educação, podendo ser inserida como contratação complementar de natureza operacional, vinculada à execução das políticas públicas já previstas no planejamento anual.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

A solução a ser estruturada deverá possuir caráter complementar e eventual, sendo acionada exclusivamente nas hipóteses de:

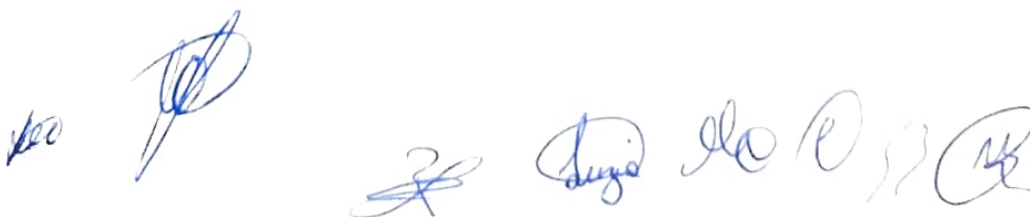
Indisponibilidade da frota própria por quebra ou manutenção.

Sobreposição simultânea de deslocamentos entre secretarias.

Aumento excepcional de demanda, especialmente na área da saúde.

Necessidade de veículos com capacidade superior à disponível no momento.

A contratação deverá assegurar que os veículos disponibilizados estejam regularmente licenciados, segurados, com manutenção em dia e conduzidos por motoristas habilitados, observando normas de segurança e legislação de trânsito vigente.



Não se trata de substituição da frota municipal, mas de instrumento de suporte operacional.

4. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES

A estimativa de utilização dos serviços foi construída a partir da análise detalhada do histórico de deslocamentos extraordinários registrados nos exercícios anteriores, especialmente nos anos de 2024 e 2025, nos quais se verificou insuficiência de saldo contratual em determinados períodos, em razão da variação significativa e imprevisível da demanda.

A experiência administrativa recente demonstrou que a necessidade de transporte complementar não segue comportamento linear ou plenamente previsível, estando diretamente condicionada a fatores supervenientes e variáveis, tais como:

- a) quebras mecânicas inesperadas da frota municipal;
- b) necessidade de manutenção corretiva prolongada de veículos próprios;
- c) sobreposição simultânea de agendas entre Secretarias;
- d) aumento de encaminhamentos médicos para consultas, exames e tratamentos especializados;
- e) intercorrências clínicas que exigem deslocamentos extraordinários;
- f) participação institucional em eventos regionais ou estaduais não previstos inicialmente;
- g) condições climáticas adversas que impactam deslocamentos no interior do Município.

Nos exercícios de 2024 e 2025, a limitação da estimativa inicial revelou-se insuficiente para absorver integralmente a variação da demanda, exigindo reorganizações administrativas e ajustes orçamentários para assegurar a continuidade dos serviços, especialmente na área da saúde.

Diante desse cenário, a estimativa projetada para o exercício de 2026 foi elaborada com base em critério técnico preventivo, considerando:

- a) a média histórica de acionamentos extraordinários;
- b) a tendência de crescimento da demanda por serviços de saúde de média e alta complexidade;
- c) a possibilidade de indisponibilidade temporária da frota própria;
- d) a necessidade de garantir margem de segurança operacional;
- e) a preservação da continuidade do serviço público.

Importante ressaltar que a estimativa anual fixada não representa obrigação de consumo mínimo por parte da Administração, uma vez que a contratação será operacionalizada por meio de Ata de Registro de Preços, com pagamento exclusivo da quilometragem efetivamente executada e comprovada.

A ampliação técnica da estimativa para 2026 constitui medida de planejamento preventivo, destinada a evitar desassistência à população, mitigar riscos de interrupção de políticas públicas essenciais e assegurar respaldo contratual suficiente diante de intercorrências operacionais.



Trata-se, portanto, de estimativa construída com base em dados históricos, análise de risco e projeção prudencial, alinhada aos princípios da eficiência, da continuidade do serviço público e da responsabilidade fiscal.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO

O levantamento de mercado, no contexto desta contratação, não se restringe à simples identificação de fornecedores potenciais, mas tem a finalidade de mapear, compreender e comparar as alternativas disponíveis no mercado para atender a necessidade concreta do Município de Alpestre, considerando que a diretriz administrativa é manter a frota própria como meio prioritário de transporte e acionar solução complementar apenas quando houver indisponibilidade, quebra, manutenção corretiva, sobreposição de viagens ou aumento extraordinário de demanda.

A análise de mercado foi estruturada com foco em três dimensões que, na prática, determinam a qualidade da solução para o interesse público: a viabilidade operacional, a sustentabilidade econômica e o nível de risco administrativo que cada alternativa impõe ao Município. A partir dessa lógica, foram analisados cenários possíveis, comparando-se soluções que, embora pareçam equivalentes em tese, se comportam de forma muito diferente na rotina municipal, especialmente quando se considera a necessidade de resposta rápida a eventos imprevistos e o caráter transversal da demanda, que envolve a Saúde e Saneamento, a Assistência Social, a Educação, Cultura, Desporto e Turismo, a Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente, a Administração e demais setores.

O primeiro ponto identificado é que o mercado regional dispõe de empresas de transporte com diferentes perfis operacionais, desde prestadores focados em turismo e fretamento eventual, até empresas que atuam com rotas contínuas e transporte de passageiros sob demanda. Em termos práticos, isso significa que existe oferta suficiente para estruturar uma solução complementar sem que o Município dependa de um único prestador ou de uma forma rígida de contratação. Essa constatação é relevante porque reduz o risco de descontinuidade, aumenta a competitividade e permite selecionar uma solução alinhada com o padrão de serviço exigido. Ao mesmo tempo, evidencia que a Administração precisa desenhar a solução de forma que o mercado seja capaz de responder com prontidão, sem criar obrigações de custo fixo desnecessárias e sem impor exigências que descaracterizem a natureza do serviço e afastem potenciais interessados.

Dentro do levantamento, a primeira alternativa analisada foi a ampliação da frota própria como resposta estrutural à demanda. Embora não seja “solução de mercado” no sentido estrito, ela precisa sempre ser comparada, porque muitas vezes é a opção intuitiva, porém com consequências financeiras e administrativas permanentes. A experiência municipal demonstra que adquirir veículos para atender picos de demanda não resolve o problema de forma proporcional ao custo. A aquisição exige desembolso elevado e, após a compra, os custos não cessam; ao contrário, tornam-se permanentes e crescentes. A frota ampliada exige motoristas adicionais, o que implica impacto direto em folha, escalas, substituições e cobertura de ausências. Exige mais combustível, mais manutenção preventiva e corretiva, mais pneus, mais seguros, licenciamento, limpeza, guarda e controle patrimonial. Além disso, amplia o risco de ociosidade, porque os picos de demanda são irregulares e não justificam, sob a ótica de economicidade,

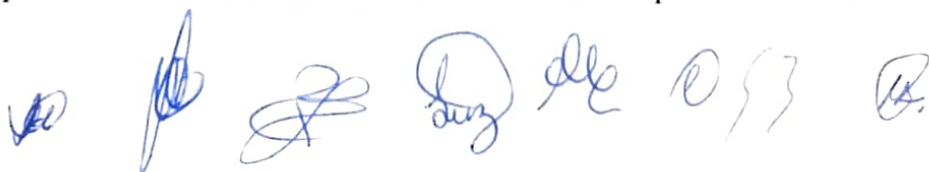


manter estrutura superdimensionada para uso eventual. Na prática, o Município passaria a carregar um custo fixo permanente para resolver um problema que é, essencialmente, de contingência e sobreposição, não de ausência completa de frota. Por isso, embora a ampliação da frota seja uma alternativa tecnicamente possível, ela foi descartada como solução prioritária por não se mostrar proporcional, nem eficiente sob a ótica de custo total ao longo do tempo, além de pressionar a despesa corrente e criar dependência contínua de recursos humanos e manutenção.

A segunda alternativa analisada foi a locação de veículos. A locação, em tese, poderia reduzir o investimento inicial da aquisição, pois não exige compra de bens. Porém, quando analisada em profundidade, evidencia limitações importantes para a realidade da Administração. Em primeiro lugar, a locação tende a operar com custo mensal fixo, independentemente de utilização plena. Isso significa que, nos períodos em que a frota própria supre a demanda sem quebras ou sobreposições, o Município continuaria pagando o valor integral da locação, gerando despesa recorrente sem lastro em prestação efetiva. Em segundo lugar, a locação não elimina custos operacionais que, na prática, permanecem com o Município, especialmente combustível e gestão de motoristas, a depender do modelo contratado. Ainda que existam formatos com motorista incluso, permanece o risco de o veículo locado não estar disponível no exato momento em que ocorre a contingência, ou não atender a capacidade necessária para determinado deslocamento. Soma-se a isso o fato de que a locação por longos períodos, ao acumular mensalidades, pode representar custo total elevado, aproximando-se ou até superando o custo de outras soluções mais flexíveis. A locação, portanto, foi considerada alternativa viável em cenários específicos, mas não se mostrou a opção mais aderente ao objetivo central desta contratação, que é dispor de capacidade complementar sob demanda, evitando custo fixo e garantindo resposta rápida quando necessário. Assim, a locação foi descartada como solução principal, por tender a criar despesa permanente sem assegurar, com a mesma eficiência, a flexibilidade exigida.

A terceira alternativa avaliada foi o uso de aplicativos de transporte individual e reembolsos pontuais, especialmente para pequenos deslocamentos administrativos. Essa alternativa foi analisada por ser prática comum em alguns contextos urbanos, mas não se adequa ao perfil de demanda do Município. O transporte de pacientes, atletas, grupos escolares ou munícipes vinculados à assistência social frequentemente exige veículo com maior capacidade, padrão adequado de segurança, controle de horários, previsibilidade e rastreabilidade do atendimento. Aplicativos e reembolsos podem gerar fragmentação administrativa, dificuldade de controle e fiscalização, vulnerabilidade quanto à segurança do transporte e ausência de padronização do serviço. Além disso, a lógica de reembolso tende a aumentar o risco de inconsistências, divergências de valores e dificuldades de comprovação, o que não se mostra desejável no contexto de uma contratação pública que precisa preservar transparência, planejamento e rastreabilidade. Essa alternativa, portanto, foi descartada por não atender a natureza predominante da demanda e por não ser adequada a deslocamentos coletivos e programados.

A quarta alternativa analisada foi a celebração de parcerias informais ou “apoios” com terceiros, como associações, entidades ou particulares. Ainda que eventualmente possam existir situações pontuais de colaboração social, esse modelo não se sustenta como solução institucional, porque carece de previsibilidade, expõe o Município a riscos de responsabilidade civil e administrativa e não atende aos requisitos mínimos de

A series of handwritten signatures and initials in blue ink, arranged horizontally at the bottom of the page. From left to right, there is a small mark, a signature, a stylized signature, a signature that appears to say 'Luz', a signature that appears to say 'de', a signature that appears to say 'O/S', and a signature that appears to say 'A'.

controle, segurança, formalização e fiscalização exigidos para serviços de transporte de pessoas. A depender do caso, essa prática pode gerar questionamentos de legalidade e insegurança na prestação. Por isso, foi descartada como solução formal e recorrente.

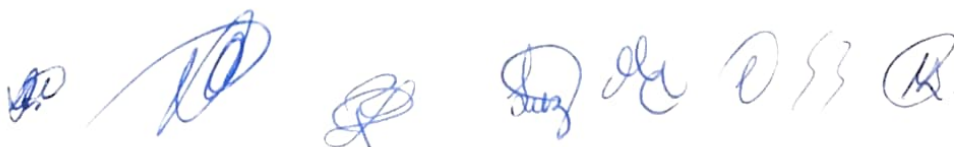
A quinta alternativa, e aquela que se apresenta como a mais aderente à realidade municipal, é a contratação de empresas especializadas em transporte de passageiros, sob regime de demanda controlada e complementar à frota própria. O mercado regional apresenta prestadores com capacidade de disponibilizar veículos de diferentes portes, como automóveis, vans e micro-ônibus, compatíveis com deslocamentos de pacientes, equipes esportivas, grupos culturais, usuários de assistência social e servidores em agenda institucional. Há também empresas aptas a operar com escalas e chamadas programadas, o que atende tanto deslocamentos agendados quanto contingências previsíveis, especialmente quando a Administração identifica, previamente, períodos de maior risco de sobreposição.

A principal vantagem dessa solução, evidenciada no levantamento, é que ela permite ao Município manter sua diretriz de uso prioritário de frota própria, acionando o serviço terceirizado somente quando houver justificativa operacional real. Isso preserva o patrimônio público, evita ociosidade, reduz a necessidade de aumentar estrutura permanente e garante continuidade do serviço público em cenários de contingência. Ao mesmo tempo, o serviço terceirizado transfere ao contratado responsabilidades que, se internalizadas pelo Município, gerariam aumento estrutural de custo e complexidade. A empresa contratada mantém frota, executa manutenção, gerencia substituição de veículos em caso de falha, providencia seguros, licenciamento, regularidade documental, e disponibiliza motoristas habilitados conforme legislação. Isso reduz o risco de paralisação por quebra e diminui a sobrecarga da estrutura municipal, que passa a operar com foco em fiscalização e controle, em vez de absorver toda a complexidade operacional.

No levantamento também se identificou que a terceirização pode ser desenhada de forma a evitar dois extremos igualmente indesejáveis. O primeiro extremo é a contratação rígida com custo mensal fixo, que replicaria problemas da locação. O segundo é a contratação completamente desorganizada, sem regras claras para acionamento, que pode gerar uso indevido ou descontrole de custos. Por isso, a solução recomendada é aquela em que o Município define previamente critérios objetivos de acionamento, exige formalização interna da justificativa em cada solicitação, estabelece padrão mínimo de veículos e condições de segurança, e adota modelo de medição compatível com o tipo de deslocamento, assegurando que o pagamento esteja vinculado ao serviço efetivamente prestado.

Do ponto de vista de viabilidade mercadológica, o levantamento indica que esse tipo de contratação é amplamente praticável porque o mercado já opera, por natureza, com fretamento, viagens avulsas, diárias e quilometragem contratada. Assim, não se trata de impor ao mercado um formato artificial, mas de estruturar contratualmente algo que já existe, dando a isso critérios e controles próprios da Administração Pública.

Diante dessa análise, conclui-se que as alternativas de ampliação de frota e locação foram descartadas como solução principal porque geram custos permanentes, elevam a estrutura administrativa, exigem mais motoristas, combustível, manutenção, pneus e seguros, e podem resultar em ociosidade e aumento do custo total ao longo do tempo.



As alternativas de aplicativos, reembolsos e parcerias informais foram descartadas por não atenderem à natureza coletiva e sensível da demanda, além de elevarem riscos de controle, segurança e responsabilização.

Por fim, a contratação complementar de empresas especializadas em transporte de passageiros, acionada apenas quando houver indisponibilidade de veículo próprio por quebra, manutenção, sobreposição de viagens ou aumento excepcional de demanda, foi identificada como a solução que melhor equilibra flexibilidade operacional, continuidade do serviço público, racionalidade de custos e gestão de riscos. Essa solução se mostra tecnicamente adequada para somar à frota existente, sem substituí-la, assegurando que o Município responda às contingências com previsibilidade, controle e segurança, mantendo-se fiel ao princípio de utilizar recursos próprios sempre que possível e recorrer ao mercado apenas quando necessário, com justificativa formal e fiscalização efetiva.

6. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

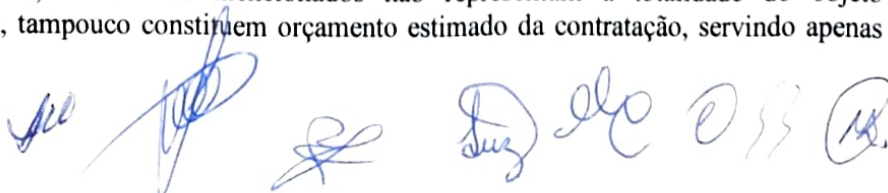
A estimativa preliminar do valor da contratação foi construída com base em dados internos disponíveis no Município, especialmente Ata de Registro de Preços vigente que contempla serviços de transporte coletivo intermunicipal e interestadual com diferentes capacidades de veículos.

Os valores atualmente registrados, utilizados exclusivamente como parâmetro indicativo inicial para análise técnica, são os seguintes:

- Transporte coletivo intermunicipal com veículo de no mínimo 25 lugares, com ar condicionado – R\$ 7,84 por quilômetro;
- Transporte coletivo interestadual com veículo de no mínimo 25 lugares, com ar condicionado – R\$ 7,84 por quilômetro;
- Transporte coletivo intermunicipal com veículo de no mínimo 40 lugares, com banheiro e ar condicionado – R\$ 8,77 por quilômetro;
- Transporte coletivo interestadual com veículo de no mínimo 40 lugares, com banheiro e ar condicionado – R\$ 8,77 por quilômetro;
- Transporte coletivo intermunicipal com veículo de no mínimo 16 lugares, com ar condicionado – R\$ 6,51 por quilômetro;
- Transporte coletivo interestadual com veículo de no mínimo 16 lugares, com ar condicionado – R\$ 6,51 por quilômetro.

Ressalta-se, entretanto, que os serviços acima representam apenas parte das necessidades identificadas pela Administração Municipal e foram utilizados exclusivamente como referência preliminar para subsidiar a presente análise técnica. A futura contratação abrangerá também outros tipos de serviços de transporte de passageiros, capacidades de veículos e modalidades operacionais previstas no levantamento de demandas realizado pelas Secretarias Municipais, incluindo os itens constantes da requisição administrativa que instrui o presente estudo, os quais serão devidamente considerados na fase de elaboração do Termo de Referência e da pesquisa oficial de preços.

Dessa forma, os valores mencionados não representam a totalidade do objeto pretendido, tampouco constituem orçamento estimado da contratação, servindo apenas



como parâmetro inicial para demonstrar a viabilidade econômica da solução e fornecer referência comparativa para as análises realizadas nesta etapa preparatória.

A definição do valor estimado oficial da nova contratação dependerá de pesquisa de mercado formal a ser realizada pelo Departamento de Compras, nos termos do art. 23 da Lei nº 14.133/2021, observando metodologia adequada de formação de preços, coleta de múltiplas cotações, contratações similares realizadas por outros entes públicos e demais parâmetros legalmente admitidos.

Do ponto de vista econômico, a utilização de valores por quilômetro percorrido apresenta vantagem significativa em relação a modelos de pagamento fixo mensal, pois vincula o desembolso público à efetiva utilização do serviço. Essa modelagem reforça a lógica central desta contratação, que é atuar apenas de forma complementar à frota própria, sem gerar custo fixo permanente.

A estimativa global anual será calculada considerando a média histórica de acionamentos extraordinários da frota, multiplicada pelos valores unitários estimados por tipo de veículo e quilometragem média das rotas mais frequentes, tais como deslocamentos para centros regionais de saúde, participação em eventos esportivos, atividades educacionais, culturais, administrativas e demais ações institucionais desenvolvidas pelo Município.

Importante ressaltar que, mesmo que se projete determinado teto anual, a contratação será estruturada sem obrigatoriedade de consumo mínimo, justamente porque sua utilização dependerá de eventos contingenciais, como indisponibilidade da frota própria, manutenções corretivas, substituições temporárias de veículos, aumento sazonal da demanda ou situações excepcionais que exijam reforço operacional.

Sob o ponto de vista comparativo, quando se confronta o custo médio por quilômetro da ARP vigente com o custo estrutural de manter frota própria ampliada, observa-se que a ampliação da frota exigiria aquisição de veículos com valores significativamente superiores ao custo acumulado de utilização sob demanda, geraria necessidade de contratação de motoristas adicionais, aumentaria as despesas permanentes com combustível, manutenção, seguros, licenciamento e depreciação patrimonial, além de criar elevado risco de ociosidade em períodos de menor utilização.

Assim, mesmo considerando eventual variação futura nos valores de mercado, a lógica econômica da terceirização complementar sob pagamento por quilômetro mantém-se mais racional sob o ponto de vista da eficiência administrativa, economicidade e sustentabilidade fiscal.

Por fim, destaca-se que a pesquisa de preços definitiva poderá identificar valores atualizados em razão de variações no custo do diesel, encargos trabalhistas, manutenção veicular, disponibilidade regional de prestadores e características específicas dos veículos demandados. Caso haja divergência relevante em relação aos valores atualmente registrados, a estimativa será ajustada para refletir a realidade de mercado vigente no momento da contratação.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO



A solução proposta consiste na contratação de serviços de transporte coletivo de passageiros, por meio de Ata de Registro de Preços, com a finalidade de disponibilizar estrutura complementar à frota municipal existente, a ser acionada exclusivamente nas hipóteses em que os veículos próprios não puderem atender à demanda, seja por motivo de quebra mecânica, manutenção preventiva ou corretiva, sobreposição simultânea de agendas entre secretarias, aumento extraordinário de encaminhamentos na área da saúde ou necessidade de transporte coletivo em eventos específicos.

A modelagem por Ata de Registro de Preços revela-se tecnicamente adequada porque confere flexibilidade operacional à Administração, permitindo que o Município registre valores unitários previamente licitados e somente realize empenho e pagamento quando houver efetiva necessidade de utilização do serviço. Não haverá obrigação de contratação mínima nem consumo pré-determinado. O registro servirá como instrumento de garantia de disponibilidade, assegurando que, diante de situação contingencial, o Município possa acionar empresa previamente selecionada e com preço já definido, evitando contratações emergenciais improvisadas.

A lógica central da solução preserva o uso prioritário da frota própria. O procedimento interno seguirá fluxo formalizado: inicialmente, a secretaria demandante verificará a disponibilidade de veículo municipal compatível com a necessidade. Somente diante de impossibilidade comprovada será autorizada a utilização do transporte registrado em Ata. Essa justificativa será formalizada administrativamente, garantindo rastreabilidade, controle e transparência.

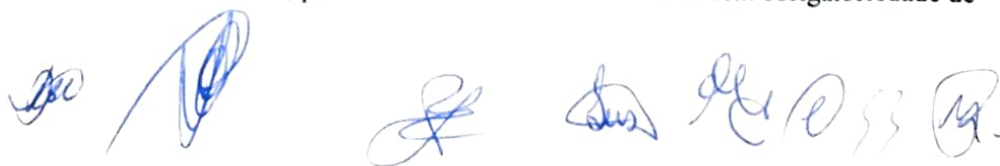
A Ata de Registro de Preços contemplará diferentes tipos de veículos, com capacidades variadas, adequadas às necessidades identificadas no levantamento técnico, como veículos de 16 lugares, 25 lugares e 40 lugares, com exigência de ar condicionado e, quando aplicável, banheiro, conforme a natureza do deslocamento. Essa estrutura possibilita que o Município escolha o veículo compatível com a demanda específica, evitando o uso de veículos superdimensionados ou inadequados.

O pagamento será vinculado à quilometragem efetivamente percorrida ou ao serviço efetivamente executado, conforme definido no instrumento convocatório, assegurando que o desembolso público ocorra apenas quando houver prestação concreta. Essa modelagem reforça o princípio da economicidade, pois elimina custo fixo mensal, taxa de disponibilidade ou obrigação de utilização mínima.

A empresa registrada será responsável por disponibilizar veículo regularizado, devidamente licenciado, seguro, com manutenção em dia e conduzido por motorista habilitado e qualificado. Em caso de falha mecânica durante a execução do serviço, deverá providenciar substituição imediata, evitando interrupção do deslocamento.

A solução proposta também reduz o risco estrutural de expansão permanente da máquina pública. Ao optar pela utilização complementar sob demanda, o Município evita a necessidade de aquisição de novos veículos, contratação de motoristas adicionais, aumento de despesas fixas com combustível, manutenção, pneus e seguros, além de evitar impactos permanentes na folha de pagamento.

Sob a ótica estratégica, a utilização da Ata de Registro de Preços permite planejamento orçamentário mais eficiente, pois estabelece teto anual estimado sem obrigatoriedade de



execução integral. O Município mantém controle sobre o volume de acionamentos, podendo monitorar padrões de utilização e, inclusive, reavaliar a necessidade futura com base em dados concretos de consumo.

A solução, portanto, integra três elementos fundamentais: preservação da frota própria como prioridade, flexibilidade operacional para atender contingências e racionalidade financeira mediante pagamento exclusivamente pelo que for efetivamente utilizado. Trata-se de mecanismo que soma à estrutura existente, sem substituí-la, garantindo continuidade dos serviços públicos, segurança jurídica e previsibilidade administrativa.

8. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO

A estruturação da contratação será realizada por item, considerando as diferentes modalidades de transporte e capacidades mínimas dos veículos exigidos pela Administração Municipal, permitindo que cada licitante participe dos itens compatíveis com sua capacidade operacional.

A decisão pelo parcelamento por item, especialmente por itinerário, decorre de análise técnica voltada à ampliação da competitividade, à adequação da prestação do serviço à realidade logística do Município e à garantia de maior eficiência contratual.

O transporte de passageiros, no contexto municipal, apresenta características distintas conforme o destino, a distância, a frequência e o número de usuários. Há deslocamentos intermunicipais curtos e recorrentes, especialmente na área da saúde, e há viagens interestaduais ou de longa duração, vinculadas a eventos esportivos, culturais ou institucionais. Cada itinerário possui dinâmica própria, podendo demandar veículos de capacidades distintas e padrões específicos de conforto e estrutura.

Ao parcelar por item com base nos itinerários, o Município permite que empresas com atuação regional específica possam participar da licitação apenas nos trajetos em que possuem maior viabilidade operacional. Isso evita restrição indevida da competitividade e amplia o número de potenciais interessados, favorecendo a obtenção de melhores condições econômicas.

Além disso, a divisão por item proporciona maior flexibilidade administrativa, pois possibilita a convocação de diferentes fornecedores conforme o destino ou a necessidade concreta do deslocamento. Essa modelagem também reduz o risco de dependência excessiva de único prestador para todos os trajetos.

Importante destacar que, especialmente no transporte municipal, poderá haver situações em que se faça necessária a disponibilização de mais de um veículo para o mesmo dia e mesmo trajeto. Isso ocorre, por exemplo, em deslocamentos coletivos de atletas, estudantes, usuários de programas sociais ou pacientes, quando o número de passageiros excede a capacidade de um único veículo.

A previsão de parcelamento por item não impede que, dentro de um mesmo itinerário, seja necessária a utilização simultânea de múltiplos veículos. Pelo contrário, essa estrutura permite que o Município registre o valor unitário por quilômetro para determinado trajeto e, quando houver necessidade de dois ou mais veículos na mesma



data, possa acionar o quantitativo necessário, mantendo coerência contratual e previsibilidade financeira.

Sob o ponto de vista técnico, o parcelamento por itinerário também facilita o controle e a fiscalização, pois cada deslocamento poderá ser vinculado ao item correspondente, assegurando rastreabilidade, clareza na medição e precisão na liquidação da despesa.

Não se optou pela contratação em lote único abrangendo todos os trajetos, pois tal modelagem poderia reduzir a competitividade, limitar a participação de empresas com atuação regional específica e concentrar excessivamente o risco contratual em um único fornecedor.

9. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

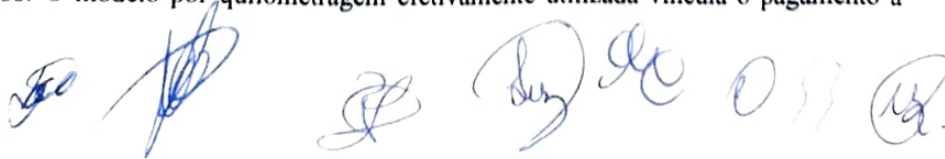
A contratação pretendida, estruturada por meio de Ata de Registro de Preços e acionada exclusivamente em caráter complementar à frota própria, busca alcançar resultados concretos e mensuráveis no âmbito da gestão administrativa e da prestação de serviços públicos no Município de Alpestre/RS.

O primeiro resultado pretendido é a garantia de continuidade dos serviços públicos essenciais, especialmente nas áreas de Saúde e Saneamento, Assistência Social e Educação. A inexistência de solução complementar estruturada pode ocasionar atrasos em consultas médicas especializadas, exames, procedimentos hospitalares, tratamentos continuados, participação em audiências e cumprimento de agendas institucionais. Com a implementação da Ata de Registro de Preços, o Município passa a dispor de instrumento previamente licitado que assegura resposta imediata diante de quebras, manutenções prolongadas ou sobreposição de viagens, eliminando improvisações e reduzindo riscos de paralisação.

O segundo resultado esperado é a racionalização do uso da frota própria. A política institucional permanece sendo a utilização prioritária dos veículos municipais. Contudo, ao dispor de solução complementar sob demanda, a Administração evita a sobrecarga excessiva da frota em momentos críticos, preservando a vida útil dos veículos, reduzindo desgaste mecânico e minimizando custos extraordinários com manutenção corretiva emergencial. Essa racionalização contribui para melhor planejamento da manutenção preventiva e maior previsibilidade orçamentária.

Outro resultado relevante consiste na redução de conflitos logísticos internos entre secretarias. Em períodos de alta demanda, é comum a disputa por disponibilidade de veículos, especialmente quando há simultaneidade de eventos, viagens institucionais e encaminhamentos médicos. A existência de empresa previamente registrada para prestação complementar do serviço proporciona maior equilíbrio na distribuição de recursos e elimina situações de priorização forçada que possam comprometer determinada política pública em detrimento de outra.

Busca-se ainda assegurar maior eficiência administrativa. Ao estabelecer critérios objetivos para acionamento do transporte terceirizado, com justificativa formal e controle por itinerário, a Administração fortalece a governança interna, aumenta a rastreabilidade das decisões e reforça a transparência na aplicação dos recursos públicos. O modelo por quilometragem efetivamente utilizada vincula o pagamento à



prestação concreta do serviço, evitando despesas fixas desnecessárias e fortalecendo o princípio da economicidade.

Do ponto de vista financeiro, o resultado pretendido é evitar a expansão permanente da estrutura administrativa. A solução adotada afasta a necessidade de aquisição de novos veículos, contratação de motoristas adicionais e aumento contínuo de despesas com combustível, manutenção, pneus e seguros. Assim, o Município mantém flexibilidade operacional sem comprometer o equilíbrio fiscal e sem elevar despesas estruturais permanentes.

Outro efeito esperado é a melhoria na qualidade do atendimento ao cidadão. Pacientes, atletas, usuários da assistência social e servidores terão maior previsibilidade quanto à realização dos deslocamentos, reduzindo cancelamentos, remarcações e frustrações decorrentes da indisponibilidade de transporte. Essa melhoria indireta reflete na credibilidade da Administração e na efetividade das políticas públicas executadas.

Por fim, a contratação visa consolidar modelo de gestão preventiva e planejada, substituindo soluções improvisadas por instrumento formal, previamente licitado e juridicamente estruturado. A existência da Ata de Registro de Preços permitirá resposta rápida às contingências, com segurança jurídica e controle administrativo, fortalecendo a capacidade institucional do Município de enfrentar variações de demanda sem comprometer a continuidade dos serviços.

Dessa forma, os resultados pretendidos não se limitam à simples disponibilização de transporte complementar, mas abrangem a consolidação de modelo de gestão mais eficiente, economicamente racional, operacionalmente flexível e alinhado aos princípios da Lei nº 14.133/2021, especialmente os da eficiência, planejamento, economicidade e continuidade do serviço público.

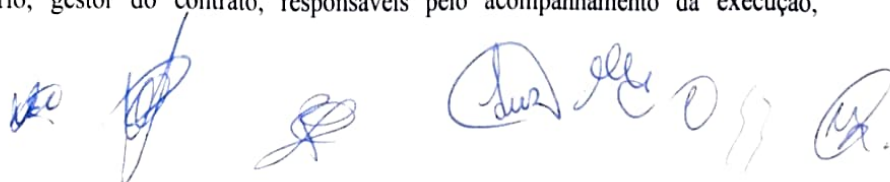
10. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO

Para adequada implementação da solução proposta, a Administração deverá adotar medidas prévias e concomitantes à contratação, garantindo que o serviço terceirizado atue exclusivamente de forma complementar à frota municipal e dentro de critérios objetivos de controle e fiscalização.

Inicialmente, será necessário formalizar procedimento interno padronizado para o acionamento do transporte registrado em Ata. Cada secretaria deverá verificar previamente a disponibilidade de veículo próprio e registrar administrativamente a justificativa que comprove a necessidade de utilização do serviço terceirizado, seja por motivo de quebra mecânica, manutenção programada, sobreposição de agendas ou aumento extraordinário de demanda.

Deverá ser definido fluxo claro de autorização, preferencialmente centralizado, a fim de evitar acionamentos indevidos ou desnecessários. A autorização deverá conter identificação do itinerário, justificativa da impossibilidade de uso de veículo próprio, número estimado de passageiros, tipo de veículo necessário e quilometragem prevista.

A Administração também deverá designar formalmente fiscal de contrato e, se necessário, gestor do contrato, responsáveis pelo acompanhamento da execução,



verificação das condições dos veículos disponibilizados, conferência da quilometragem realizada e validação das notas fiscais para liquidação da despesa.

Outro ponto relevante será a integração da contratação ao planejamento orçamentário, com previsão de dotação específica nas secretarias demandantes, assegurando que o acionamento do serviço esteja compatível com a disponibilidade financeira e com o Plano de Contratações Anual do Município.

Por fim, recomenda-se que seja criado mecanismo de monitoramento periódico da utilização da Ata de Registro de Preços, permitindo avaliar a frequência de acionamentos, identificar padrões de sobreposição de viagens e subsidiar futuras decisões quanto à gestão da frota municipal.

11. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

A presente contratação não substitui nem interfere nos contratos de transporte escolar vigentes, tampouco nos serviços regulares de transporte vinculados à Secretaria Municipal de Saúde e Saneamento que possuam caráter contínuo e previamente estruturado.

Também não se confunde com eventuais contratos específicos para eventos isolados que exijam estrutura diferenciada, como shows, grandes feiras ou eventos de grande porte com logística própria.

Trata-se de contratação complementar, com objeto específico e delimitado à cobertura de contingências operacionais da frota municipal.

Não há dependência técnica ou jurídica direta com outras contratações, sendo a execução autônoma e acionada apenas quando houver necessidade formalmente justificada.

Contudo, a contratação dialoga indiretamente com a política de gestão da frota municipal, pois seu volume de utilização poderá servir como indicador para futuras decisões estratégicas, como redimensionamento da frota própria ou revisão de rotas e agendas.

12. IMPACTOS AMBIENTAIS

A atividade de transporte de passageiros, por sua própria natureza, envolve consumo de combustível e emissão de gases, impactos que já se encontram presentes na operação da frota municipal.

Entretanto, a solução proposta não implica aumento estrutural permanente da frota municipal, evitando aquisição de novos veículos que ampliariam de forma contínua o consumo de combustíveis e a geração de emissões ao longo do tempo.

Ao adotar modelo complementar sob demanda, o Município tende a utilizar veículos terceirizados apenas quando necessário, evitando ociosidade de frota própria ampliada e reduzindo o risco de circulação desnecessária de veículos.



Além disso, as empresas contratadas deverão manter seus veículos em condições adequadas de manutenção, o que contribui para melhor eficiência no consumo de combustível e redução de emissões decorrentes de falhas mecânicas ou manutenção inadequada.

Portanto, não se identificam impactos ambientais relevantes além daqueles inerentes à própria atividade de transporte, sendo a solução proposta ambientalmente neutra quando comparada às alternativas de ampliação permanente da frota própria.

13. CONCLUSÃO SOBRE A VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

A análise técnica, operacional, econômica e administrativa realizada ao longo deste Estudo Técnico Preliminar demonstra que a contratação de serviços terceirizados de transporte, por meio de Ata de Registro de Preços, em caráter complementar à frota municipal existente, mostra-se plenamente viável e adequada à realidade do Município de Alpestre.

A solução por Ata de Registro de Preços, com pagamento vinculado exclusivamente ao serviço efetivamente prestado, permite equilíbrio entre disponibilidade e economicidade, assegurando que o Município utilize prioritariamente sua frota própria e acione o serviço terceirizado apenas quando houver necessidade concreta e formalmente justificada.

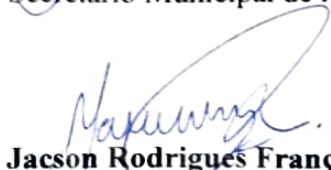
A modelagem proposta preserva o patrimônio público, evita expansão permanente da estrutura administrativa, garante continuidade dos serviços essenciais e fortalece a governança interna por meio de critérios objetivos de acionamento e fiscalização.

Diante disso, conclui-se pela viabilidade técnica, econômica, administrativa e jurídica da contratação complementar de serviços terceirizados de transporte, nos termos da Lei nº 14.133/2021, por meio de Ata de Registro de Preços, como instrumento adequado para assegurar eficiência, planejamento e continuidade na prestação dos serviços públicos municipais.

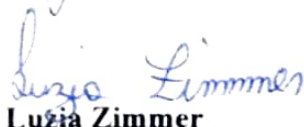
Assinam:



Décio Danielli
Secretário Municipal de Administração



Jacson Rodrigues França
Secretário Municipal da Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente



Luzia Zimmer



Secretária Municipal da Saúde e Saneamento



Roseli Conceição Argenton
Secretária Municipal de Assistência Social



Cindiamar Wenczenowicz Meotti
Secretária Municipal de Educação, Cultura, Desporto e Turismo



Ederson Moraes
Secretária Municipal da Fazenda



Gunter Ianssen
Secretária Municipal do Planejamento



Itamar Sachet
Secretário Municipal de Obras Públicas e Trânsito

